Retouradres: Postbus 94652, 1090 GR Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Commissie Persoonsgegevens

Aan: Directeur directie V&OR, mevrouw XXX, directeur directie Zuidas, de heer XXX,
C.c: Stedelijk directeur Ruimte& Economie, de heer XXX
C.c: IV- manager Ruimte& Economie, de heer XXX
C.c: (CIO), de heer XXX
C.c: Privacy officer Ruimte& Economie en Stadsdelen, mevrouw XXX, projectleider MaaS Zuidas, de heer XXX en namens het projectteam MaaS Zuidas, de heer XXX

Datum	26 oktober 2018
Ons kenmerk	
Behandeld door	5.1, 2, e
E-mail	5.1, 2, e @amsterdam.nl
Bijlage	1
Onderwerp	Mobility as a Service (MaaS) Zuidas

Geachte mevrouw XXX, heer XXX,

Op de vergadering van de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam (CPA) van 27 september 2018 waren namens u aanwezig: mevrouw XXX (Privacy officer Ruimte& Economie en Stadsdelen), de heer XXX (projectleider MaaS Zuidas) en de heer XXX (projectteam MaaS Zuidas).

Bij het agendapunt "Mobility as a Service (MaaS) Zuidas" is het volgende besproken.

Advies Mobility as a Service in Amsterdam
De vertegenwoordigers van MaaS Amsterdam gaven in de CPA vergadering d.d. 5 juli 2018 een presentatie over MaaS Amsterdam als nieuwe oplossing voor de schaarste aan fysiek beschikbare ruimte. Dit programma staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument betaalt voor gebruik van mobiliteit, in plaats van te investeren in bezit van eigen transportmiddelen. MaaS kan worden gedefinieerd als het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bijv. Mobiele app) met real- time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.
MaaS moet reizigers de mogelijkheid bieden tot het plannen, boeken, reizen, aanpassen en betalen van de reis, waarbij de reiziger optimaal wordt ondersteund, er rekening wordt gehouden met zijn of haar voorkeuren en de financiële transacties op een uniforme manier worden afgehandeld. MaaS moet door zijn functionaliteiten bijdragen aan drie maatschappelijke doelstellingen:

- een bereikbare stad en regio, waarin inwoners, forenzen en bezoekers de voor hen meest optimale keuzes maken en daardoor zorgen voor een betere spreiding van reizigers over tijd, plaats en vervoermiddel;
- een verduurzaming van mobiliteit en verhoging van de vitaliteit, doordat reizigers worden gestimuleerd om duurzamere en actievere vormen van mobiliteit te kiezen;

- een leefbare stad en regio, door een vermindering van ruimtegebruik door stilstaande en rijdende auto's.

De intentie is om samen met de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met de markt en reizigers ervoor te zorgen dat de totstandkoming van de MaaS- diensten worden versneld en dat er geleerd wordt van de effecten van MaaS.

Dit programma betreft vier projecten en drie thematisch georiënteerde werkstromen. Deze verschillende projecten hebben als doel zich te richten op verschillende doelgroepen.
De vier projecten betreffen:

- Het project MaaS Zuidas*:* beoogt de mobiliteitsvraag van grote werkgevers in en om Zuidas te bundelen, en de markt uit te dagen om in een aanbesteding een dienst te ontwikkelen die de betrokken werkgevers zullen aanbieden aan hun personeel.
- Het project MaaS bewoners*:* richt zich op het verkennen van de voorwaarden voor het in beweging brengen van de vraag. Er wordt onderzocht onder welke voorwaarden Amsterdamse bewoners bereid zijn hun parkeervergunning in te leveren, in ruil voor een MaaS-probeeraanbod.
- Het project Doelgroepenvervoer: beoogt met de samenwerking tussen het programma Smart Mobility en het programma Doelgroepenvervoer om te laten zien dat MaaS een veelbelovende ontwikkeling is die een wenkend perspectief kan zijn voor huidige reizigers in het doelgroepenvervoer.
- Het project Leraren (opstartfase): richt zich op leraren die in Amsterdam werken, maar niet wonen. Zij ontvangen nu een parkeervergunning voor de stad en worden gestimuleerd om in de spits met de auto te reizen.

De drie verschillende thema's betreffen:

- Monitoring en evaluatie: onderzoeken hoe het gedrag van MaaS-reizigers afwijkt van dat van andere reizigers en wat de drijfveren en beweegredenen zijn van gebruikers. Daarmee brengen we in kaart wat MaaS kan bijdragen aan het bereikbaar houden van de stad en regio.
- Interoperabiliteit: samen met aanbieders van (deel)mobiliteit en andere overheden verkennen welke barrières er zijn op het vlak van onderlinge samenwerking, wet- en regelgeving en hoe we kunnen zorgen voor een gezond mobiliteitslandschap dat bijdraagt aan de maatschappelijke doelstellingen, goede initiatieven ondersteunt en dat monopolie vorming tegengaat.
- Community of Practice (marktordening): hier wordt samen met andere overheden onderzocht wat MaaS betekent voor onze rol als beleidsmaker, gebiedsontwikkelaar, wetgever en/ of concessieverlener.

Mobility as a Service project Zuidas
In de Zuidas gaat men een aanpak doen met de werkgevers van tien grote bedrijven in het Zuidas gebied in de vorm van een aanbesteding Prijsvraag. De gemeente Amsterdam ontwikkelt monitoringssystemen in Zuidas om auto's, voetgangers, fietsers en ander verkeer structureel kwantitatief inzichtelijk te maken. Deze informatie zal beschikbaar komen voor iedereen op basis van open data, maar zal nader worden geanalyseerd met de winnende

partij van de Prijsvraag, en biedt inzicht in de ontwikkeling van het verkeer van- en naar de Zuidas, afgezet tegen dat van de winnende MaaS- dienst. Zo wordt van Zuidas een 'Living Lab' op het gebied van MaaS, Smart Mobility en (deel) mobiliteit gemaakt waar overheden en MaaS- aanbieder samen kunnen leren en experimenteren.

Advies
De CPA benadrukt het belang dat de gebruikers van de diensten van MaaS Zuidas nauwkeurig op de hoogte gehouden moeten worden over het proces van de gegevensverwerking en het afdekken van de bijbehorende risico's. Burgers moeten zich ook realiseren dat de gegevens ook door een autoriteit gevorderd kan worden voor andere doeleinden dan de mobiliteit. Denk aan de Belastingdienst en politie- en justitie-instanties. De CPA adviseert dat het werkproces wordt ingericht op dataminimalisatie. Voor de beleidsvorming m.b.t. MaaS zal herleiding van vervoersbewegingen tot individuele burgers doorgaans niet noodzakelijk zijn. Hiervan moet dan ook worden afgezien. Dit geldt zeker naarmate MaaS op grotere schaal wordt uitgerold.

De CPA verwijst naar het eerder gegeven advies over Maas waar geadviseerd werd om bij wijze van grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens te gaan werken met contracten met burgers, waarin de voorwaarden en regelingen voor het gebruik van hen betreffende gegevens werden opgenomen. De CPA adviseerde ook in het vorige advies om overeenkomsten op te stellen met de vervoerders aangaande hun omgang met de persoonsgegevens die door middel van het gebruik van de applicatie binnen hun systemen geregistreerd worden.

Ik vertrouw er op u aldus voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

De heer mr. dr. U. van de Pol
Voorzitter Commissie Persoonsgegevens Amsterdam

Commissie Persoonsgegevens Amsterdam
Uittreksel van het verslag van de openbare vergadering op donderdag 27 september 2018

6. Mobility as a Service Zuidas (cluster Ruimte & Economie)

Het project MaaS is gestart vanwege drie grote uitdagingen voor de stad: het verminderen van de luchtvervuiling, technologische innovatie en een goede omgang met de schaarse ruimte met het oog op de leefbaarheid. Dat alles bovendien bij een grote groei van het aantal inwoners, terwijl er geen ruimte is om de infrastructuur van wegen binnen de stad te verruimen. Daarover is al een vorige keer een presentatie gegeven. MaaS gaat om het spreiden van verkeer over voertuigen en tijd. Daarvoor moet men ook goed uitzoeken hoe mensen te verleiden zijn tot het gebruik van alternatieve vervoersvormen. MaaS wil komen tot een aanbod waarin alle mogelijke vervoersvormen in één systeem zijn geïntegreerd als een soort Spotify op vervoersgebied.
In de Zuidas gaat men een aanpak doen met de werkgevers van tien grote bedrijven in dat gebied. De bedoeling is het gebruik van de auto te beperken door andere vervoersvormen aantrekkelijker te maken. Er is eerder dit jaar een samenwerkingsovereenkomst met die tien bedrijven gesloten waarbij de bedrijven zich committeren aan het afnemen van de diensten die MaaS gaat aanbieden. De werkgevers gaan de reiskosten betalen voor hun werknemers die gebruikmaken van MaaS. Er is al een proef gedaan met enkele medewerkers van die bedrijven. Er zullen gedegen analyses gemaakt worden van het reisgedrag en het effect voor de bereikbaarheid en duurzaamheid.
Op nationaal niveau is een raamovereenkomst met het ministerie afgesloten waarin de kaders voor MaaS zijn vastgelegd, met afspraken over eisen van kwaliteit, privacy, monitoring en dataverzameling. Er zijn zeven MaaS-regio's in het land. De verwachting is dat begin januari de prijsvraag voor de Zuidas kan worden uitgezet. Er zijn nauwelijks aanvullende eisen op die uit de raamovereenkomst. De prijsvraag is in cocreatie met de werkgevers tot stand gekomen om te komen tot bruikbare resultaten.
Elke dag zullen alle reisbewegingen van de deelnemers uit de server van het MaaS-gebied gepseudonimiseerd in een bestand doorgegeven worden aan de landelijke evaluator. Die anonimiseert het bestand en geeft het dan door aan Amsterdam waar men dan een analyse kan maken van de vervoersbewegingen over de verschillende vervoersmiddelen per reis. Daarnaast is men in samenspraak met DataLab aan het kijken of die gegevens kunnen worden afgezet tegen de trends in vervoersbewegingen over de hele stad om op die manier een oordeel te vormen over het effect van MaaS los van die algemene ontwikkelingen. Einde van het jaar hoopt men kwantitatieve gegevens te krijgen over fietsbewegingen. Met openbaar vervoerders wordt gekeken welke kwantitatieve gegevens per station of halte in het gebied beschikbaar zijn om de in- en uitstroom te kunnen bepalen.
Het ministerie wilde aanvankelijk alle mogelijke data verzamelen, ook omdat men nog niet precies wist wat men naderhand allemaal zou willen analyseren. Nu wil men het vooral toespitsen op de vraag hoe men van waar naar waar reist. Overige data krijgt men in gepseudonimiseerde vorm waarbij categorieën met lettercodes worden aangeduid. Wel wil het ministerie in staat gesteld worden om eigen vragen onder gebruikers van MaaS-diensten uit te zetten en het is voorstelbaar dat daarbij dan ook naar zaken als leeftijd en andere persoonsgegevens gevraagd zal worden. Elke reiziger krijgt een uniek nummer toegewezen

en het zou kunnen dat die later aan de aldus verkregen persoonsgegevens kunnen worden gekoppeld.

De CPA adviseert de deelnemers dan in de gebruikersovereenkomst op de hoogte te stellen van die mogelijkheid. De CPA vindt het opmerkelijk dat privacy niet als beoordelingscriterium is opgenomen in de prijsvraag.

MaaS wil juist eerst kijken met welke voorstellen de markt komt voor die contracten. MaaS zelf krijgt alleen te maken met geanonimiseerde bestanden, persoonsgegevens worden alleen verwerkt door de landelijke onafhankelijke evaluator. Zaken betreffende persoonsgevoelige informatie worden in de landelijke overeenkomst geregeld van de rijksoverheid met de andere partners. Daarom zou specifieke opname van de bescherming van persoonsgegevens als beoordelingscriterium niet in de prijsvraag hoeven te worden opgenomen.

De CPA stelt dat wel zeker moet zijn dat men niet belast wordt met bestanden waarin wel persoonlijke data zijn opgenomen. Daar moet men zich zorgvuldig van vergewissen, niet alleen in de pilot, maar ook bij een landelijke uitrol naderhand. Er hoeft geen aparte paragraaf over privacy te komen, maar de gebruikers moeten wel weten hoe het proces van gegevensverwerking loopt. In de pilot komt men immers veel te weten over de deelnemers. Die moeten weten dat de risico's afgedekt zijn. Bij de pilot maken mensen nog een bewuste keuze, maar bij een landelijke uitrol moeten mensen ook weten dat het kan voorkomen dat gegevens door een autoriteit gevorderd worden voor andere doeleinden, zoals dat nu ook al gebeurt bij de ov-chipkaart en TLS. De praktijk wijst immers uit dat zodra gegevens beschikbaar zijn, die vaak ook gebruikt worden voor andere doeleinden.
Bij I&W moet men aandringen op openheid over het behandelen van persoonsgegevens. Op het gebied van privacy heeft dat ministerie kennelijk nog wat in te halen, maar vanuit Amsterdam kan men wijzen op de twijfel rond dat proces en de noodzaak om in Amsterdam bij deelnemers op dit punt te kunnen geruststellen. Het werkproces dient zo ingericht te worden dat bestanden niet besmet kunnen raken met persoonsgegevens of tot personen herleidbare gegevens van gebruikers. De CPA verwijst tevens naar het eerder over MaaS afgegeven advies met daarin de suggestie om met actieve toestemmingen in contracten te werken.

De projectleider merkt op dat het vooralsnog alleen de werkgevers van de Zuidas zijn die gegevens van hun personeel vragen als die willen meedoen. Daar zijn geen gegevens van de gemeente voor nodig. Wel is men vanuit MaaS in gesprek met P&O van de gemeente over eventueel meedoen als werkgever bij opschaling na deze pilot. Dan moet gekeken worden naar de verwerking van die personeelsgegevens.

De voorzitter constateert dat er verder geen opmerkingen zijn. Tijdens de pilot dient men scherp te zijn op de gegevens die binnenkomen. Dat moet onderdeel zijn van het leerproces. Hij wenst het project veel succes met de prijsvraag en zegt met belangstelling uit te kijken naar het vervolg.